

RAPORT:

**SPADKI W WIĘKSZOŚCI Z 10 NAJWIĘKSZYCH
PORTÓW KONTENEROWYCH
BAŁTYKU W PIERWSZEJ POŁOWIE 2015 ROKU**

Monika Rozmarynowska-Mrozek

SPADKI W WIĘKSZOŚCI Z 10 NAJWIĘKSZYCH PORTÓW KONTENEROWYCH BAŁTYKU W PIERWSZEJ POŁOWIE 2015 ROKU

W pierwszej połowie 2015 roku 10 największych portów kontenerowych na Bałtyku przeładowało łącznie 3,41 mln TEU, jest to najniższy rezultat jaki topowa 10-ka osiągnęła w analogicznym okresie na przestrzeni ostatnich kilku lat. Na taki wynik miał wpływ przede wszystkim duży spadek przeładunków w portach rosyjskich (St. Petersburg i Kaliningrad) oraz w porcie w Gdańsku, którego istotną sferą działalności jest obsługa tranzytu morskiego do Rosji. Spadki w tych portach wynikają ze słabej sytuacji gospodarczej Rosji, osłabienia rubla, sankcji gospodarczych i związanej z tym wszystkim mniejszej chłonności rosyjskiej gospodarki. W pierwszej połowie 2015 przeładunki w St. Petersburgu – największym porcie kontenerowym Rosji i jednocześnie największym porcie na Bałtyku – zmniejszyły się o 343,1 tys. TEU (-28,5%) do 861,8 tys. TEU. Z kolei w Kaliningradzie – drugim największym porcie kontenerowym Rosji w regionie Morza Bałtyckiego – który przez wiele lat znajdował się w pierwszej 10-tce największych portów kontenerowych na Bałtyku, zanotowano spadek na poziomie 59,1% (-106,2 tys.) do 73,6 tys. TEU. Tym samym w pierwszej połowie 2015 roku port w Kaliningradzie wypadł z listy top 10. Znaczne ograniczenie przeładunków, powiązane ze spadkami w portach rosyjskich odnotował port w Gdańsku, drugi co do wielkości port kontenerowy na Bałtyku. W wyniku ograniczenia obsługi ładunków transshipmentowych do/z Rosji na terminalu DCT, wielkość przeładunków kontenerowych w Gdańsku zmniejszyła się o 18,4% (-114,4 tys. TEU) do 507,5 tys. TEU.

Spadek na poziomie kilkunastu procent miał miejsce również w Gdyni. Był on głównie spowodowany wprowadzeniem w życie na początku 2015 roku aliansu 2M armatorów Maersk Line i MSC. Serwis oceanicznych w ramach tego aliansu obsługiwany jest przez terminal DCT w porcie w Gdańsku, w związku z tym, część ładunków obsługiwanych przez MSC, który był dotychczas największym klientem jednego z gdyńskich terminali – terminalu BCT, trafia obecnie na statki oceaniczne i płynie do Gdańska. W kolejnym półroczu utrata kontenerów w porcie w Gdyni na rzecz Gdańska, może być nawet większa w związku z włączeniem od sierpnia 2015 roku portu Gdańsk do serwisu oceanicznego w ramach aliansu G6, w którego skład wchodzi kolejni armatorzy, którzy to tej pory kierowali swoje kontenery do Gdyni.

Mniejsze przeładunki niż w analogicznym okresie zeszłego roku zanotowało jeszcze pięć portów spośród pierwszej bałtyckiej dziesiątki. We wszystkich przypadkach zmiany były na poziomie kilku procent. Na 7% spadek w przypadku portu w Kłajpedzie, wypłynął głównie spadek przeładunków w terminalu Klaipeda Container Terminal, w drugim terminalu (Klaipeda Smelte) przeładunki pozostały na podobnym poziomie jak w pierwszej połowie zeszłego roku. Spadki na poziomie 4-5% odnotowały: Göteborg i HaminaKotka. Można przypuszczać, że mniejsze przeładunki w zespole portowym HaminaKotka również w pewnym stopniu wynikają z sytuacji gospodarczej w Rosji, gdyż część kontenerów przeładowywana w tych portach to kontenery trafiające na lub pochodzące z rynku rosyjskiego. Spadki na poziomie około 3% zanotowały Ryga i Rauma. Warto zauważyć, że Rauma obecnie zamyka pierwszą dziesiątkę największych portów kontenerowych na Bałtyku, po tym jak znaczne ograniczenie przeładunków w Kaliningradzie przesunęło ten port na dalszą pozycję. Wzrost przeładunków odnotowano jedynie w dwóch portach z pierwszej dziesiątki, były to Aarhus (+9,5%) i Helsinki (+3,3%).

Według danych portu w Hamburgu, przewozy kontenerowe między tym portem a regionem Morza Bałtyckiego zmniejszyły się o 19,9% w pierwszym półroczu 2015 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2014 roku i kształtowały się na poziomie około 0,94 mln TEU, z czego 0,56 mln TEU przypada na wymianę z portami trzech bałtyckich krajów: Rosji, Polski i Finlandii. Spośród tych trzech relacji, w pierwszym półroczu 2015 roku największy spadek odnotowano na trasie Hamburg-porty rosyjskie (-35,9% do około 0,21 mln TEU) oraz Hamburg-porty polskie (-34,2% do około 0,13 mln TEU). Z kolei na trasie Hamburg – porty fińskie wolumen zmniejszył się nieznacznie do około 0,17 mln TEU.



Tabela 1. Przeładunek kontenerów w 10 największych portach kontenerowych na Bałtyku w pierwszej połowie 2015 roku (TEU)

Port	I połowa 2014	I połowa 2015	Zmiana 2015/2014
1. St. Petersburg	1 204 888	861 828	-28,5%
2. Gdańsk	621 966	507 523	-18,4%
3. Gothenburg*	424 000	403 000	-5,0%
4. Gdynia	420 154	362 689	-13,7%
5. HaminaKotka	291 786	276 506	-5,2%
6. Aarhus*	238 450	261 100	9,5%
7. Helsinki	204 593	211 351	3,3%
8. Kłajpeda	218 725	203 425	-7,0%
9. Ryga	185 916	180 155	-3,1%
10. Rauma	144 388	139 461	-3,4%
Suma	3 954 866	3 407 038	-13,9%

* Dane szacunkowe



Port Monitor to cykliczne raporty poświęcone rynkowi portowemu w Regionie Morza Bałtyckiego, w Europie i na świecie. Raporty przygotowane są przez zespół ekspertów firmy Actia Forum z Gdyni.

